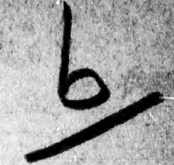


LE

CHEMIN DE FER

DES

PILES,

Par E. Gërin.

Atelier Typographique du "CONSTITUTIONNEL," Rue Notre-Dame,

TROIS-RIVIÈRES.

1869.

Ch

I
me
ins
de
pag
gat
I
loi
pét
pou
che
gna
Riv
euv
tard
rivi
dev
min
tion
vall
ploi
conc
U
pita
une
soir
voir
sont
L
çue
"
min c
qu'il
le (1
appa

(*
trois
de T
ense
caus

Chemin de fer des Piles. (*)

Dans la session de 1857 le parlement canadien a passé une loi qui est inscrite dans nos Statuts sous le titre de : " Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer et de la navigation du Saint-Mauriee. "

Il est dit dans le préambule de cette loi que " certaines personnes ont par pétition demandé qu'un acte soit passé pour autoriser la construction d'un chemin de fer depuis un endroit adjoignant la voie du chemin de fer de la Rive Nord, aux Trois-Rivières ou aux environs, endroit qui sera choisi plus tard, jusqu'aux Grandes Piles sur la rivière St. Maurice où cette rivière devient navigable " et que " un chemin de fer construit aux dites conditions avancerait la colonisation de la vallée du St. Maurice et rendrait exploitables les terres publiques non concédées voisines du St Maurice. "

Une clause de cet acte porte le capital de la compagnie à $200,000,00 ; une autre nomme les directeurs provisoires de la dite compagnie et les pouvoirs et attributions de ces directeurs sont parfaitement définis.

La clause quatorzième est ainsi conçue :

" Et pour aider et encourager le dit chemin de fer et la navigation du St. Maurice, qu'il soit décrété qu'un million cinq cent mille (1,500,000) acres de terres non concédées appartenant au domaine public, dans le voisinage de la dite rivière St. Maurice, aussi près que possible du dit chemin de fer, seront et sont par le présent acte reservés pour les fins du présent acte ; et aussitôt que le dit chemin de fer sera réellement fait d'une manière solide et permanente avec les stations, le matériel roulant et autres accessoires suffisants pour son exploitation convenable, alors sur le rapport de quelqu'ingénieur habile que le gouverneur en conseil, pourra nommer et sur preuve suffisante que la dite compagnie est propriétaire d'un ou ou plusieurs bateaux-à-vapeurs propres à la navigation du St. Maurice sur la dite rivière, et du moment que la compagnie donnera, à la satisfaction de l'Inspecteur général une garantie qu'elle fera marcher tel bateau-à-vapeur et qu'elle tiendra le dit chemin ouvert, il sera octroyé à la dite compagnie, par le gouverneur en conseil, un million cinq cent mille (1,500,000) acres des terres non concédées du domaine public, aussi près que possible du dit chemin de fer et des dites eaux navigables du St. Maurice ; et tel octroi sera un octroi gratuit, et la compagnie aura plein pouvoir d'aliéner les terres ainsi octroyées et d'en disposer de la manière qu'elle jugera à propos ; pourvu toutefois que tel octroi soit en étendue de dix milles de front sur vingt de profondeur et alternant avec d'autres étendues qui seront conservées au domaine public, et les directeurs de la dite compagnie pourront, en se conformant aux conditions ci-dessus, engager ses intérêts dans telles terres comme sûreté pour toute somme nécessaire à la construction des dits chemins et travaux, à la construction ou l'achat de un ou plusieurs bateaux à vapeur."

La clause quinzième, qui est d'une haute importance, décrète que " la dite compagnie du chemin de fer de la rive Nord aura le pouvoir de se réunir à la dite compagnie du chemin de fer et de la navigation du St. Maurice, pour n'en former qu'une, sous un an de la passation du présent acte...."

Cet acte, sanctionné par le gouverneur-géneral le 10 juin 1857, est ins-

(*) Cette courte brochure est formée de trois articles publiés dans le *Constitutionnel*, de Trois-Rivières, et que nous avons réunis ensemble à la demande de quelques amis de la cause que nous défendons.

crit sous la date 20 Victoria, chapitre 149.

Remarquez que l'interprétation de cet acte est claire, facile, et ne peut donner lieu à aucune ambiguité. Le district des Trois-Rivières demandait à grands cris la construction du chemin de fer des Piles. Notre province était alors en pleine ère de chemins de fer. Le Grand-Tronc s'achevait, la Compagnie du chemin de fer de la rive Nord venait d'être formée et donnait les plus belles espérances. Le Haut-Canada était sillonné dans toutes les directions par de nouvelles voies ferrées. Il mettait à profit le fonds d'emprunt municipal et en tirait $7,300,000,00 dont $5,867,400,00 qu'il employait à construire ses railroads, reliant ainsi entre elles toutes ses principales villes et perçant en tous sens les forêts qui couvraient encore son sol.

Le district des Trois-Rivières n'était pas aussi exigeant. Il ne demandait rien au trésor public, il ne sollicitait aucun emprunt du gouvernement. Il demandait tout simplement l'autorisation d'aliéner une faible portion de ses terres incultes à seule fin de hâter le défrichement de la vallée du St. Maurice.

Le parlement canadien n'a pas songé à repousser une demande aussi légitime. Il lui a accordé la loi que nous venons d'analyser dans ses principales clauses.

Mais, dans le but de mieux assurer la construction immédiate de ce chemin des Piles, il permit à la nouvelle compagnie de se fusionner avec la compagnie du chemin de la rive Nord. Cette dernière compagnie, je l'ai dit, semblait à cette époque réunir toutes les chances de succès. La fusion a été faite aux conditions fixées par la loi.

Malheureusement cette fusion qui, dans l'opinion du parlement, devait précipiter la construction du chemin de fer des Piles, est précisément ce qui l'a retardée indéfiniment.

Il est bien vrai qu'en septembre 1860 la compagnie du chemin de fer de la rive Nord a, par un contrat fait et passé devant Maître Hébert, notaire à Québec, chargé M. Joseph Edouard Turcotte de construire le chemin de fer des Piles aux conditions portées dans l'acte de 1857 ; mais on sait que diverses circonstances ont empêché l'exécution de ce contrat et que le regretté M. Turcotte est descendu prématurément dans la tombe avant d'avoir pu réaliser un des vœux les plus chers à son cœur de trifluvien et de Canadien.

Aujourd'hui quelle est notre position à nous, habitants du district des Trois-Rivières ? La compagnie du chemin de fer de la rive nord est anéantie ou à la veille de l'être ; les directeurs de cette compagnie renoncent aux avantages que leur confère la loi et semblent abandonner l'entreprise qu'ils avaient projetée. A-t-on lié notre sort à celui de cette compagnie afin de nous faire mourir avec elle ? Parce que les anciens partisans du chemin de fer du Nord ont renoncé à leur projet, serons-nous forcés de renoncer au nôtre ?

Plus que jamais notre district tient à la construction du chemin de fer des Piles ; plus que jamais il croit cette entreprise nécessaire à sa prospérité et indispensable à l'avenir de la vallée du St. Maurice. Ce qu'il demande, ce qu'on ne peut sans inju

tice lui refuser, c'est qu'on sépare un projet plein de vie d'un projet qui se meurt ; c'est que notre législature provinciale coupe le lien fatal qui attache le sort du chemin de fer des Piles au sort du chemin de fer de la rive Nord. En un mot ce qu'il demande, ce qu'il espère du patriotisme de notre chambre locale, c'est que la fusion ou amalgamation entre les deux compagnies soit rappelée et que la compagnie du chemin de fer des Piles soit rétablie dans les droits que lui confère la loi du 10 juin 1857. Ces droits sont antérieurs à la fusion et n'en dépendent pas.

Nous demandons à n'être pas frustrés du bénéfice d'une loi que l'ancien parlement du Canada-uni nous a accordée dans sa justice : qui donc osera dire que ce sont-là des prétentions exorbitantes ou injustes ?

La légitimité de cette loi a été reconnue encore en 1866, lorsque M. de Niverville, alors député au parlement canadien pour la ville de Trois-Rivières demanda et obtint la prolongation jusqu'en 1872, des droits et privilèges conférés par la charte d'incorporation.

En présence de cet exposé véridique et de ces titres irréfragables, il semblerait inutile d'insister sur les avantages du chemin de fer des Piles. C'est là une question qui a été longuement discutée avant 1857 et qui a été résolue par la loi du 10 juin.

Comme beaucoup de gens cependant semblent encore méconnaitre ces titres et contester ces données, qu'on nous permette d'examiner en lui-même le projet du chemin de fer des Piles, d'en montrer la nécessité et de mettre tous les hommes qui désirent sincèrement le bien du pays dans l'impossibilité d'en nier désormais les avantages. Nous allons tâcher, dans une rapide esquisse, de mettre ces avantages si bien en lumière que les aveugles seuls puissent encore ne les point voir.

Le chemin de fer des Piles est avantageux et nécessaire d'une double manière ; d'abord il favorisera et développera dans une large mesure la prospérité du district de Trois-Rivières, ensuite il contribuera au bien général du pays.

Il y a quelques années à peine, la vallée du St. Maurice était à peu près inconnue. On savait bien qu'il existait sur la rive nord du fleuve St. Laurent une immense étendue de forêts vierges, mais c'était suivant l'expression qu'employait un jour M. McGee devant la chambre d'Assemblée une *terra incognita*, servant de refuge aux bêtes féroces et à quelques tribus sauvages.

Ce n'est que vers 1850 que le gouvernement sentit la nécessité de faire explorer ces terres et que les commerçants de bois y virent un vaste champ d'exploitation. Alors on eut quelques améliorations sur la rivière St. Maurice, améliorations indispensables à la descente des bois de construction. Les glissoires et les estacades remontent à cette époque où nos hommes publics favorisaient avec tant d'ardeur et de patriotisme les premiers élans de notre industrie nationale.

Ces travaux, pour le dire en passant, ont été largement payés par les revenus que le gouvernement en a retirés.

En remontant le St. Maurice une chose frappa tous les voyageurs. Cette rivière, dont la navigation est si difficile et si souvent impossible dans le

voisinage de son embouchure, devient un peu plus haut parfaitement navigable. Après les *rapides* et les chûtes qui hérissent le lit de la rivière dans ses dix ou douze premières lieues on trouve des eaux que les accidents de la nature ne bouleversent pas et qui peuvent être aisément sillonnées par les bateaux-à-vapeur. Des Grandes Piles à la Tuque, soixante-dix-milles de belle et facile navigation.

Cette première observation faite la même idée se présentait naturellement à l'esprit de tous les hommes intelligents : la nécessité de relier par un chemin de fer l'embouchure du St. Maurice à ces eaux navigables, la nécessité d'établir une ligne de communication non interrompue entre le fleuve St. Laurent et le haut de la vallée du St Maurice. Au fur et à mesure que de nouvelles paroisses se sont formées dans cette vallée, que les défrichements ont progressé, cette nécessité s'est revêlée avec un caractére de plus en plus éclatant.

On peut différer d'opinion sur la plus ou moins grande fertilité des terres du St. Maurice, mais il est une chose sur laquelle il faut nécessairement tomber d'accord. C'est qu'il y a dans cette vallée une proportion raisonnable de terres propres à l'agriculture et que les forêts renferment des richesses inépuisables. On peut affirmer que la région comprise entre le territoire du Saguenay et le territoire de l'Ottawa peut contenir une population de plusieurs millions et lui donner, sinon la richesse dorée, du moins cette modeste aisance qu'un si grand nombre de nos compatriotes vont demander à la terre étrangère. L'Agriculture et le commerce de bois sont deux éléments de prospérité assurés à cette région. Combien de colonies ont été fondées sur une bâse moins solide !

Avec ces deux richesses productives à la bâse, d'autres industries ne manqueraient pas de naître qui assureraient à la population gain et prospérité pour l'avenir.

La colonisation de ce territoire est donc chose possible, facile même, à condition que le gouvernement ne mette point d'entraves aux hommes entreprenants qui ont foi dans l'avenir de la vallée du St. Maurice. Que les timides et les incrédules se tiennent à l'écart, nous avons assez des patriotes entreprenants pour conduire l'affaire à bonne fin.

Il n'y a guère qu'une quinzaine d'années que la vallée du St. Maurice est ouverte, ou plutôt est connue, et déjà que de paroisses nouvelles ont surgi comme par enchantement ! Sur le côté Est nous trouvons St. Maurice, riche et grande paroisse de 4,000 âmes, Mont Carmel, St. Tite ; sur le côté Ouest, nous avons les Forges, St. Etienne, Shawenigan, Ste. Flore, St. Mathieu. Autant d'établissements dont la population s'accroit avec une rapidité étonnante malgré tous les obstacles qu'il faut combattre et renverser. Un chemin de fer donnerait un développement inappréciable à toutes ces paroisses et la colonisation s'étendrait bientôt à quarante et cinquante lieues au-dessus des Grandes Piles.

La Tuque à 22 lieues au-dessus des Piles, est destinée à devenir un grand centre de commerce et de population. Sa position géographique en fera certainement un jour le principal entrepôt du négoce entre la vallée du Saguenay, la vallée du St. Mauri-

ce et la vallée de l'Ottawa. Combien de villes du Haut-Canada et des Etats-Unis ont grandi rapidement, quoique dans une position beaucoup moins avantageuse !

A l'heure qu'il est les colons qui sont établis le long du St. Maurice vendent très-bien leurs grains et leurs fourrages, grâce au voisinage des chantiers, mais que sont ces produits pour un nouveau colon dont la terre est encore couverte de bois de bout ? Il serait préférable pour lui de vendre moins bien ses grains et ses fourrages et de pouvoir tirer profit de chaque arbre qu'il abat dans sa forêt. Presque tout le bois flottable a été glané le long de la rivière St. Maurice jusqu'à une grande distance, et aujourd'hui le défricheur est obligé de faire consumer sur place—et sans le moindre profit—les arbres qu'il abat ! Avec un chemin de fer, cette forêt serait une richesse pour le colon, qui en ferait d'excellent bois de chauffage ; en même temps qu'il ferait de l'argent en vendant ce bois, il avancerait le défrichement de sa terre. Ainsi, chaque coup de hache que le colon donnerait lui rapporterait un double bénéfice.

Qu'on songe aux mines de fer que nous possédons en plusieurs endroits voisins du St. Maurice et on comprendra de quelle utilité serait un chemin de fer à cette branche importante de notre industrie. On pouvait lire dernièrement dans un rapport de l'ingénieur Hurlbert que le *Clifton Road*, aux Etats-Unis, a été construit uniquement pour favoriser l'exploitation d'une mine de fer, et l'expérience a prouvé que c'était une bonne spéculation. Pourquoi n'en serait-il point de même dans notre district de Trois-Rivières ?

Quel avantage du reste pour le colon, le marchand et l'industriel de pouvoir en toute saison de l'année communiquer avec les grands centres de population ! A l'époque où nous sommes, là où l'on n'entend pas crier le sifflet de la locomotive la vie est langoureuse et le commerce stagnant.

Tout le district des Trois-Rivières ressentirait le bienfait du chemin de fer des Piles, les campagnes non moins que la ville. Qu'on ne vienne pas ici faire des distinctions aussi blessantes pour les citadins que pour les campagnards : nous avons tous, que nous soyons de la ville ou de la campagne, les mêmes intérêts ; nous désirons tous également la prospérité du district et nous devons travailler de concert à son développement. Lorsqu'il y a de l'activité commerciale et industrielle dans un district tout le monde s'en ressent. Avec le chemin de fer des Piles il est certain que Trois-Rivières progresserait rapidement, que sa population augmenterait et que son commerce prendrait un nouvel essor ; mais les campagnes environnantes ne pourraient manquer d'en profiter, car la prospérité d'une ville indique presque toujours la prospérité des campagnes qui l'environnent.

Le commerce du St. Maurice, en passant à travers le comté de Nicolet et une partie des cantons de l'Est pour aller rejoindre la ligne du Grand-Tronc, contribuerait encore au développement de ces paroisses. L'embranchement d'Arthabaska n'est qu'une étape vers la vallée du St. Maurice. C'est ainsi que l'ont toujours compris la ville de Trois-Rivières et feu M. Turcotte qui ont le plus fait pour la construction de cet embranchement.

Une autre considération qui doit nous rallier les townships et le comté de Nicolet, c'est que l'existence de cet embranchement ne sera bien assurée qu'avec le surplus de commerce que lui apportera le chemin des Piles. Aujourd'hui, l'embranchement d'Arthabaska n'a qu'une existence précaire, le Grand-Tronc ne cache pas qu'il y tient peu et qu'il est prêt à l'abandonner.

Il est prouvé surabondamment, croyons-nous, que le district de Trois-Rivières y gagnerait en importance, en richesse et en population. Il nous reste à démontrer que le chemin de fer des Piles sera profitable à toute la province de Québec.

Nous pourrions faire observer d'abord qu'il en est des districts comme des paroisses ; quand l'un prospère, les autres s'en ressentent. C'est pour cette raison que Trois-Rivières a toujours vu avec plaisir les grandes améliorations publiques qui avaient pour but de venir en aide au développement des ressources de Montréal ou de Québec. Le creusement du Lac St. Pierre, pour ne citer qu'un exemple, est un travail gigantesque dont Montréal retire les gros bénéfices et nous sommes loin de nous en plaindre. Ici à Trois-Rivières nous sommes jusqu'à un certain point les clients et les acheteurs habituels de Québec et de Montréal. C'est avec ces deux villes que nous faisons à peu près tout notre commerce. Si le chiffre de notre population s'élève, si notre commerce s'accroit, elles seront les premières à en ressentir les heureux effets.

Il est cependant une chose qui les fera toucher d'une manière plus directe aux bienfaits du chemin des Piles. Lorsque le bois de chauffage atteint des prix exorbitats comme il en avait atteint l'année dernière, à Québec et surtout à Montréal, il ne serait pas d'un mince avantage aux habitants de ces deux grandes villes d'avoir un chemin de fer qui viendrait jusqu'à proximité des immences forêts du St. Maurice et leur apporterait d'excellents bois à des prix raisonnables. On a vu le bois, l'hiver dernier, se vendre sur le marché de Montréal jusqu'à 15, 18 et 20 piastres la corde.

Et qu'on le remarque bien, les forêts s'éloignant de plus en plus des grandes villes, le prix du bois ne peut qu'augmenter, si l'on n'y prend garde et il atteindra bien vite un taux inaccessible aux classes ouvrières. Moins favorisés sous ce rapport que d'autres pays, nous ne pouvons le remplacer aisément par le charbon de terre. Le moyen d'obvier à cet inconvénient, c'est d'ouvrir des voies de communication comme celles que nous proposons. Les colons du St. Maurice ne demanderont pas mieux que de bûcher, tout en nettoyant leur terre, du bois de corde qu'ils expédieront sur les marchés de Trois-Rivières, Québec et Montréal et qu'ils vendront nécessairement à très bas prix.

Il y a des personnes bien intentionnées sans doute qui, sans contester aucun des avantages que nous venons de repasser brièvement, trouvent qu'un million et demi d'âcres de terre est un cadeau disproportionné avec le coût et le rendement d'une telle entreprise. D'abord nous pourrions faire observer qu'au moment même où nous écrivons (12 décembre) la chambre d'assem-

blée de la Province d'Ontario discute l'opportunité de donner dix millions d'âcres de terre à la compagnie formée pour le creusement du canal de la Baie St. George. Ensuite il ne faut pas oublier que ce cadeau que nous reclamons a déjà été fait par le parlement du Canada et que des mesures ont été prises en conséquence.

Considérons un peu dans quel esprit a été faite la loi de 1857. Il est dit dans cette loi que le million et demi d'âcres de terre sera accordé de telle sorte que après chaque étendue de dix milles de front sur vingt de profondeur donnée à la compagnie, une étendue égale sera réservée au domaine public. Pourquoi cette condition? C'est que la chambre comprenait parfaitement que la construction du chemin de fer augmenterait la valeur des terres et elle voulait que le gouvernement put en profiter autant que la compagnie. D'ailleurs il faut tenir compte que sur ce million et demi d'âcres de terre il s'en trouvera certainement une portion considérable couverte d'eau et une autre portion impropre à la culture, ce qui diminuera d'autant les revenus de la compagnie. Et l'on a dû voir dans la loi que toutes les précautions sont prises pour que la compagnie qui entreprendra la construction du chemin n'obtienne pas un seul pouce de terre tant qu'il ne sera pas complètement terminé à la satisfaction du gouvernement.

Si les ministres de notre gouvernement nous disaient aussi qu'ils trouvent ce million et demi d'âcres de terre trop élevé, nous leur dirions : " Eh bien, construisez le chemin vous-même, au nom de la province, mais, de grâce, construisez-le ; ne nous laissez pas languir plus long temps ; ne remettez pas notre cause d'année en année jusqu'à la fatale échéance de 1872. De deux choses l'une : ce million et demi d'âcres représente une somme suffisante à la construction du chemin de fer des Piles ou il ne la représente pas. S'il ne la représente pas, pourquoi la province hésiterait elle à accepter les offres d'une compagnie? s'il représente plus que la somme nécessaire, c'est que les terres de la vallée du St. Maurice augmenteraient de valeur et alors c'est un signe que ce chemin produirait un grand bien et qu'il est indispensable qu'il soit construit par Pierre ou par Paul, par une compagnie ou par le gouvernement. "

Voilà ce que nous dirions à nos ministres, si nous pouvions être entendu d'eux.

Ou bien, nous leur dirions encore: faites comme nous, allez visiter les populations qui bordent le St. Maurice, allez voir avec quelle hâte et quelle impatience elles attendent la construction du chemin de fer des Piles, et comme nous vous reviendrez convaincu de sa nécessité. Ce chemin est en quelque sorte l'espoir suprême d'un grand nombre de colons. S'il devient un jour évident que le gouvernement refuse d'autoriser l'ouverture de cette voie ferrée, aussitôt ils abandonneront leurs terres et s'en iront aux Etats-Unis. Ils sont las d'être ainsi bloqués durant la plus grande partie de l'année, tandis que les autres districts de la province sont tous munis de chemins de fer qui activent leur commerce et développent leur prospérité.

Il s'agit, pour notre législature locale, de décider si elle veut favoriser la colonisatien dans la vallée du St. Maurice ou bien si elle préfère voir l'émi-

gration aux Etats-Unis continuer dans une proportion plus considérable que jamais. Car nous le disons, sans exagération, c'est une conviction bien formée en nous que le chemin des Piles est une question de vie ou de mort pour la colonie du St. Maurice. Et c'est notre parlement provincial qui va prononcer sur son sort. Nous l'avertissons de la gravité de la sentence qu'il va rendre, afin qu'il ne puisse plaider ignorance. Nous avons démontré les titres que le district de Trois-Rivières a sur le million et demi d'acres de terre et nous nous sommes efforcé de prouver que le chemin de fer des Piles serait utile, non seulement à la vallée du St. Maurice, mais à toute la province de Québec.

Il ne nous reste plus, en attendant le verdict de la législature, qu'à repousser les objections que nous n'avons pu prévoir et qui pourraient être soulevées par les rares adversaires de cette œuvre nationale et politique.

Au moment où l'on annonce la réunion prochaine de nos chambres provinciales, nous avons cru qu'il serait bon de soumettre ces appréciations à nos députés et au public en général. Et maintenant, si l'on nous permet de faire une suggestion, nous dirons qu'il est de la plus haute importance pour notre district de montrer qu'il tient à cette entreprise. Il a un moyen constitutionnel d'insister directement pour obtenir justice. Qu'il signe des pétitions en masse et qu'il les envoie à Québec. Que chaque comté, que chaque paroisse s'en mêle activement de telle sorte que les pétitions soient couvertes de signatures et notre parlement ne pourra résister à une pareille manifestation. Que la ville commence et qu'elle donne aux campagnes un exemple digne d'être suivi.

L'Objection principale.

Si nous ne nous abusons, nous avons parfaitement établi la légalité de nos réclamations au sujet du chemin de fer des Piles ; nous avons démontré, par des citations empruntées au Statut, que la loi de 1857 avait bien réellement pour but d'accorder un million et demi d'acres de terre et que ce million et demi d'acres de terre étaient bien réellement appropriés au chemin des Piles. Nous croyons aussi n'avoir plus besoin d'insister sur le fait que, comme entreprise nationale et comme mesure d'intérêt local, la construction de ce chemin est grandement désirable.

Personne n'osera plus prétendre, espérons le, que le million et demi d'acres de terre avaient été dans le principe donnés pour le chemin de fer des Piles et le chemin de fer de la Rive-Nord. Il suffit de lire la loi de 1857 pour se convaincre du contraire. Il est vrai que depuis 1858 les deux compagnies sont fusionnées, mais si cette fusion entrave aujourd'hui notre liberté d'action, elle ne change rien au caractère primitif de l'appropriation qui était faite uniquement pour la première de ces entreprises.. C'est pourquoi nous souhaitons qu'on fasse revivre dans leur intégrité les droits et privilèges concédés par la charte de 1857.

Mais il s'est trouvé, parait-il, parmi les membres du comité des chemins de fer, un député qui aurait dit : " si l'ancien parlement du Canada-uni a

fait de mauvaises lois, c'est à nous qu'il appartient de les corriger." Quelques journaux, à l'époque de la dernière session de notre législature provinciale ont aussi prétendu que donner un million et demi d'acres de terre pour la construction du chemin de fer des Piles serait commettre une injustice, un vol au détriment du trésor public. Des naïfs ont été jusqu'à dire que la construction du chemin ne coûterait pas plus que $1,500,000 et que les terres rapporteraient au moins le double, ce qui laisse une marge énorme pour les entrepreneurs et les spéculateurs.

En fixant à $1,500,000 le cout du chemin des Piles on n'est peut être pas trop loin de la vérité, mais on s'abuse évidemment sur la valeur des terres. On le comprendra aisément en raisonnant un peu froidement. Chassons d'abord ce fantôme de la spéculation qui trouble l'esprit à tant de monde. Laissons aux enfants ces frayeurs puériles et comme des hommes pratiques voyons un peu quels sont les faits que nous avons à considérer.

La vallée du St. Maurice renferme douze à quinze millions d'âcres de terres. Nous demandons que conformément à la loi de 1857 un million et demi soit approprié pour les fins d'une entreprise qui contribuera puissamment, on le reconnait, au développement de cette immense vallée.

Quel est aujourd'hui le prix ordinaire des terres ? Au-dessus des paroisses déjà formées, les terres n'ont pour ainsi dire aucune valeur ; sauf dans le voisinage immédiat de la colonisation on ne trouverait pas un spéculateur qui voulut en donner dix cents de l'âcre. Pour vendre ses terres incultes le gouvernement est obligé d'y faire des chemins, d'y construire des ponts, et encore la quantité qu'il parvient à vendre est-elle relativement petite. Les lots ainsi pourvus, à même la caisse publique, d'une bonne voie de communication, se vendent trente cents l'âcre avec des délais.

C'est là un fait que tout homme de bonne volonté peut constater comme nous en jetant un coup d'œil sur les rapports des agents du domaine public.

Outre les travaux nécessités pour l'ouverture des chemins, il faut tenir compte des lots de montagne et des lots couverts d'eau qui se vendent au rabais ou qui ne se vendent pas du tout. Quand on songe que dans la vallée du St. Maurice les lacs et les rivières couvrent prés d'un tiers du sol et que des montagnes arides le traversent en plusieurs endroits on comprend qu'il soit nécessaire d'en tenir compte dans des calculs comme ceux que provoque la presente discussion.

Cependant, afin de ne pas compliquer notre raisonnement, ne disons rien de ces déductions, et nous verrons qu'un million et demi d'acres de terre vendus aux conditions d'après lesquelles le gouvernement est heureux de vendre aujourd'hui, ne feraient toujours que 1,500,000 trente cents, soit $450,000. Que les amateurs de chiffres fassent maintenant les déductions que nous avons indiquées et l'on verra ce qu'il restera.

Mais ajoute-t-on, et l'on croit avoir trouvé un argument irrésistible, " les terres croitront en valeur." Ceux qui parlent ainsi ne se doutent-ils pas qu'ils plaident notre cause ? Plus on nous dira que les terres augmenteront de prix et plus nous aurons raison de répéter qu'une entreprise appelée à produire une telle augmentation dans la

valeur de la propriété est une entreprise utile à la richesse nationale et nécessaire à notre avancement local.

Il faut bien remarquer d'ailleurs que si les terres croissent ainsi en valeur la compagnie en possession de ce million et demi d'âcres ne sera pas seule à profiter de cet avantage. Le gouvernement sera de moitié dans cette spéculation préparée aux risques de simples particuliers. La loi de 1857 décrète que les lots de la compagnie, de dix milles de front sur vingt de profondeur, alterneront avec une égale étendue laissée au domaine public.

Ainsi les terres de la compagnie ne pourront pas augmenter de valeur sans que les terres du gouvernement augmentent dans la même proportion.

Nous ne contestons pas cette augmentation ; nous y croyons au contraire et c'est pourquoi nous maintenons que la province de Québec, en consentant à l'appropriation demandée, bien loin de s'appauvrir, ferait un placement avantageux et rémunératif.

Pour la même raison, nous n'admettons pas qu'on vienne nous parler de la pauvreté de notre province, de la nécessité de lui conserver toutes ses sources de revenu. Mais à quoi sert au gouvernement de détenir d'immenses étendues de terre qu'il ne vend pas et qu'il ne pourrait vendre que dans un avenir très éloigné ? A quoi bon ces richesses inproductives ? Ne vaut-il pas mieux qu'il en abandonne une partie afin de vendre le reste plus tôt et plus cher ? C'est là de la sagesse la plus vulgaire et de l'économie politique élémentaire.

Le Bois vs. le Fer.

Il ne se rencontre plus un seul homme qui ose parler contre le chemin des Piles, qui ait l'audace de nier les immenses avantages qui en résulteraient pour le pays en général et pour notre district en particulier.

Seulement il se trouve quelques personnes qui manifestent leur préférence pour un chemin à lisses de bois contre un chemin de fer. Les partisans du chemin à lisses de bois se divisent en deux catégories. Il y a d'abord ceux qui se prétendent en faveur d'un chemin de bois, afin de mieux donner le croc-en-jambe à la grande entreprise que réclame l'opinion publique de notre district et qu'ils n'ont pas la franchise de combattre ouvertement. A ces adversaires cachés de nos véritables intérêts locaux et nationaux, nous n'avons absolument rien à dire, il est inutile de chercher à modifier leur opinion. Du moment qu'ils n'osent avouer sincèrement leurs objections on ne peut espérer les réfuter.

Mais il y a aussi, parmi les partisans du chemin de bois, ceux qui ont été éblouis par les relations couleur de rose de M. Hemming et d'une partie de la presse, ou qui croient qu'il sera beaucoup plus facile d'obtenir du gouvernement une gratification en terres incultes pour un chemin de bois que pour un chemin de fer.

Nous respectons toutes les opinions sincères et nous n'avons rien à dire contre ceux qui mettent toute leur confiance dans un chemin de bois de préférence à un chemin de fer.

Il faudrait, du reste, un homme qui aurait fait des études spéciales pour

traiter avec autorité une question de cette nature. Or, nous avouons que nous ne connaissons les chemins de bois que par ce que nous en avons vu dans les livres. Il est probable que parmi ceux qui en font l'éloge, qui en sont entichés, la plupart sont dans la même position que nous, parlent d'après des ouï-dire et non d'après une expérience personnelle.

M. Hemming, député des comtés de Drummond et Arthabaska à la chambre provinciale, a fait récemment un voyage aux Etats-Unis dans le but de visiter le *Clifton Road*, un chemin à lisses de bois qu'une association de capitalistes a fait construire pour l'exploitation d'une mine. Le rapport de M. Hemming, publié dans les journaux, a allumé un enthousiasme qui dure encore. Ce qui a particulièrement séduit le lecteur, croyons-nous, c'est le bon marché de ces chemins. A l'instant, toutes les municipalités un peu avides de progrès ont songé à se munir d'un chemin de bois pour se mettre en communication avec les villes ou avec les grandes lignes de chemins de fer. Une quinzaine de projets sont sur le tapis.

Nous ne pouvons nous rendre compte de cet engouement ; nous croyons que ce beau feu s'éteindra comme un feu de paille.

Les chemins à lisses de bois ne sont pas d'invention récente ; ils ont même précédé les chemins de fer. L'Angleterre en possède encore plusieurs, mais ils ne servent, là comme aux Etats-Unis, que pour l'exploitation des mines de charbon ou des mines de fer. Jamais on ne les emploie comme voie de transport pour les voyageurs.

En Canada, nous avons le chemin de bois qui va de Joliette à Lanoraie. Demandez aux intéressés ce qu'il vaut. Durant l'hiver d'abord, il ne marche pas du tout et durant l'été il marche avec une lenteur devenue proverbiale. Il est d'usage de dire qu'on se sert du chemin de Joliette pour aller aux framboises et aux bluets.

Est-ce un chemin de cette nature qu'il nous faut entre Trois-Rivières et les grandes Piles ? Nous ne le croyons pas ; nous estimons qu'il nous faut un chemin qui serve à tranporter les voyageurs et les articles de commerce, un chemin qui fonctionne l'hiver comme l'été. Ceux qui connaissent la quantité de voitures qui montent aux Piles tous les jours savent fort bien qu'il y aura de quoi alimenter un chemin de fer. Le commerce est encore plus actif durant la saison d'hiver que durant celle d'été. Les commerçants de bois transportent pour un montant considérable de provisions, grains, fourrages pour l'usage des chantiers. Il y a de plus la compagnie de la Baie d'Hudson qui emploie une douzaine de voitures tout l'hiver pour charroyer dans le haut du St. Maurice les provisions de ses traitants et ses articles de commerce. C'est un item qui vaut la peine qu'on en fasse mention.

Un chemin qui ne fonctionnerait pas l'hiver ne remplirait donc nullement le but que nous nous proposons, n'aurait pas l'utilité que nous en attendons. Il faudrait donc, avant de commencer ici, à nos risques et périls, une expérience douteuse, s'assurer que les chemins à lisses de bois peuvent marcher, hiver comme été, dans nos régions où le froid atteint souvent trente degres et où la neige s'élève jusqu'à

quatre et cinq pieds d'épaisseur. Nous n'affirmons pas que ces obstacles soient insurmontables ; seulement nous avons nos doutes et nous n'avons rien vu jusqu'à présent qui soit de nature à dissiper ces doutes. Avant de tenter une entreprise aussi couteuse, ne serait-il pas raisonnable de prendre nos précautions de ma nière à ne pas aboutir à un fiasco ?

Nous avons entendu beaucoup de personnes compétentes exprimer l'opinion que le bois, sous une température très-froide, serait incapable de supporter le poids et le roulement des wagons.

Il y a aussi une autre objection que nous pouvons présenter sous une forme plus positive. Il est naturel que nous songions à faire communiquer le chemin des Piles avec l'embranchement d'Arthabaska et la ligne du Grand-Tronc qui nous mettrait en relation directe avec toutes les voies ferrées de l'Amérique du Nord. Sur l'embranchement d'Ottawa à Prescott, par exemple, les convois qui viennent de la capitale fédérale traversent le Saint-Laurent sans transbordement, sur des bateaux adaptés spécialement à cet objet. A Ogdensbourg, ils reprennent les lignes américaines pour aller à un marché quelconque des Etats-Unis. Grâce à cet arrangement, des retards et des dépenses considérables sont épargnés aux négociants et il en résulte des avantages que les hommes d'affaires de notre district ne peuvent manquer d'apprécier. Un chemin à lisses de bois nous priverait de ces avantages, car les wagons ne sont pas les mêmes, leur largeur diffère, et ils ne pourraient s'adapter également à la lisse de bois et à la lisse de fer.

Depuis combien de temps songe-t-on à substituer un chemin de bois au chemin de fer des Piles ? Depuis quelques mois, depuis quelques semaines à peine. Avant la lettre de M. Hemming, nous étions unanimes à réclamer la construction d'un chemin de fer. Les deux représentants de notre cité, M. McDougall et M. Dumoulin, ont promis avec une égale force de travailler pour la construction du *chemin de fer* des Piles.

Dans son adresse aux électeurs, M. McDougall écrivait le 8 octobre 1868 :

" Sur toutes les questions d'améliorations locales, je serai activement dévoué aux intérêts du district ; et sans entrer dans le détail des améliorations maintenant projetées, je puis dire que je supporterai la construction du *chemin de* FER *des Piles* pour relier les eaux navigables du St. Maurice avec le fleuve St. Laurent afin d'ouvrir plus efficacement au commerce et à la colonisation le vaste et riche territoire du St. Maurice."

Le lendemain, 9 octobre, M. Dumoulin écrivait à son tour, dans son adresse aux électeurs :

" Une des entreprises que je considère de la plus grande importance pour l'avancement de la ville de Trois-Rivières, c'est la construction du *chemin de* FER *des Piles*. L'avenir de notre localité repose sur le défrichement et la colonisation de la vallée du St. Maurice à laquelle il est grandement temps que l'on songe. Quand nous aurons dans cette vallée de nombreuses paroisses exploitant le sol, profitant de ses richesses, usant des agents naturels de production qu'elles présentent aux capitalistes, la ville des Trois-Rivières sera un marché considérable qui attirera non seulement l'attention du pays, mais même celle de l'étranger.

" Le chemin de fer d'Arthabaska et le *chemin de* FER *des Piles* seront comme deux ailes puissantes qui permettront à la deuxième ville du Canada par son antiquité, de prendre son essor vers le progrès et de sortir de l'état

de torpeur à laquelle elle a été condamnée pendant un certain nombre d'années."

On le voit, il n'était pas alors question d'un chemin de bois, on ne parlait que d'un chemin de fer. Nos députés avaient très-bien saisi le sentiment de leurs électeurs dans les promesses qu'ils faisaient à la veille de leur élection.

Il nous semble que rien depuis cette époque n'a pu changer les sentiments de la population trifluvienne.

En tous cas, notre opinion est restée la même. Tant que nous ne serons pas mieux éclairés sur la possibilité d'avoir des chemins à lisses de bois dans nos froides régions, nous maintiendrons la position que nous avons prise, de concert avec l'immense majorité de notre population. Cette position est forte, inattaquable, parce que nous défendons une entreprise dont la grande utilité est incontestable et incontestée et parce que nous nous appuyons sur une ancienne loi du parlement canadien. S'écarter de cette position ce serait affaiblir une cause dont nous devons désirer le succès et mettre en péril une entreprise qui nous est chère.